

Només la meitat dels que es presenten aproven l'examen de conduir

## Autoscoles: l'assignatura pendent

Les recomanacions fetes pel Senat sobre la conveniència de crear un nou sistema de permisos de conduir, els anomenats *carnets per punts*, modificaran l'actual panorama de l'ensenyament en les autoscoles. No obstant, aprendre a conduir serà encara un luxe i, a sobre, fruit de l'atzar.

La segona campanya "Bandera blanca. No als accidents", engegada per la Gerència de Seguretat Vial de la Generalitat de Catalunya ha estat un intent de conscienciar els conductors del perill dels accidents, de la necessitat de la prudència. Els èxits no han estat els esperats. Les picabaralles entre el conseller català de Governació, Josep Gomis, i el cap provincial de Trànsit de Barcelona, Antoni Riu, pel traspàs de competències sobre trànsit al govern autònom ja seran història i les televisions, les ràdios i els diaris vendran anuncis de prudència als telespectadors. Malauradament, els accidents de trànsit s'han convertit en un mal endèmic comparable al fracàs escolar. Molts dels que suspelen a l'escola, com els que fracassen a l'hora de passar l'examen de conduir, són víctimes d'un sistema que prima el que és capaç d'ensarronar en l'últim moment. Tot i aquesta possibilitat, els resultats són prou coneguts en l'escola i en la carretera.

Després de superar una prova de 20 minuts, 8.110 persones van aprovar l'examen de circulació de cotxe el passat mes de juliol a la província de Barcelona, això és, el 41% de tots els que es van presentar durant el mes, sense tenir en compte de quina convocatòria es tractava. Coincidint amb les vacances estivals, el juliol és el mes més típic per traure's el carnet. I també un dels més difícils, almenys tenint en compte el baix percentatge d'aprovat.

Però enguany, al setembre, les coses del volant no han anat gaire millor per als 11.323 candidats presentats —aquest mes és el més flux de l'any quant a

inscrits— dels quals només han aprovat 5.036, xifra que representa el 44,4% sobre el total. "Això és una loteria, afirma un dels professors d'una cèntrica autoscola de Barcelona. A vegades veig com n'hi ha alguns que demanen fer l'examen sense saber-ne prou, no t'hi pots negar perquè has d'alliberar places per als nou vinguts, acceptes, van i aproven. D'altres, en canvi..."

Aprovant la teoria i la circulació en les dues primeres convocatòries, el carnet de conduir cotxe (B-1) si fa no fa surt ac-

tualment per un preu mitjà entre les vuitanta i les cent mil pessetes, que depèn de l'autoscola, els preus de les classes pràctiques (de 1.800 a 2.200 pessetes/hora), i l'habilitat personal de cadascú. Per al professor d'autoscola valencià, Robert Giner, "ací no es tracta de batre cap rècord, el que cal és aprovar com siga i si ho pots fer sense gastar-te gaire diners, doncs encara millor". Segons l'actual reglamentació, un professor pot dur a examen fins a tres alumnes per setmana, sempre que cotitzi per un mínim de set hores diàries de feina a l'autoscola. Les diverses prefectures de trànsit donen un límit de convocatòries a cada autoscola segons això, de manera que el centre que té més professors o que cotitza més hores pot presentar un nombre més elevat d'examinands als exàmens. La llei actual no estableix l'obligatorietat d'un mínim d'hores de classe pràctica. Abans se n'havia de fer un mínim de 18. Algunes autoscoles oferien fins a 23 classes pràctiques pel mateix preu.

El 1989, una barcelonina va dur el seu cas a l'OCUC (Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya) després d'haver fet 81 classes pràctiques amb l'autoscola Finem i suspendre. Va denunciar el centre per publicitat enganyosa —oferia 23 classes pel mateix preu i l'examen i ella encara no s'havia examinat— i el cas es va arxivar l'11 de març del 1991 amb un advertiment del Departament de Consum de la Generalitat a l'esmentada autoscola. "A vegades, el carnet de conduir surt més car que un *master* d'economia", sentència Sussy Torras, de l'OCUC.



Només la meitat dels qui es presenten aproven l'examen de conduir.

RAFA GIL

Entre el 1986 i el 1990, 820.000 persones es van traure el carnet de conduir a l'estat, segons fonts de Trànsit i Seguretat Vial, aprovada fa uns mesos, es van estipular multes de fins a 25.000 pessetes per a les autoscoles amb un nombre excessiu de suspesos als exàmens de conducció.

L'anomenat *examen integral*, que inclou en una mateixa prova les maniobres i la circulació, es pot fer, dins la província de Barcelona, a Manresa, Granollers, Vilafranca, Mataró i Sabadell. A partir del 1992, els habitants de la comarca d'Osona també podran examinar-se a Vic, en comptes d'haver d'anar a Granollers, com fins ara.

El juliol del 1994, la Comunitat Europea aprovarà les disposicions reglamentàries del futur permís de conduir unificat per als conductors dels països de la CE. Coincidint amb les recents recomanacions del Senat sobre Seguretat Vial a l'estat, el nou carnet tindrà un crèdit de 10 punts que s'aniran descomptant a mesura que els conductors cometin infraccions. La pèrdua de tots els punts comportarà la retirada del carnet. Aquest sistema començarà a partir del mes de gener del 1992 a França, mentre que Alemanya i la Gran Bretanya ja l'utilitzen.

La Comissió Catalana de Seguretat Vial va ser una de les impulsores de la reforma proposada ara pel Senat. Con-



Entre el 1986 i el 1990, 820.000 persones es van traure el carnet de conduir a l'estat, segons fonts de Trànsit.

D. UMBERT



Els sectors interessats veuen difícil un canvi en el sistema d'ensenyament viari actual.

ARXIU

cretament, a l'octubre del 1989, va aprovar un pla de seguretat vial que proposava la creació d'un carnet de conduir provisional per als menors de 23 anys. Aquesta iniciativa, però, no podia ser acceptada –almenys formalment– pel govern de l'estat, ja que la Generalitat no tenia –ni té– competències en la matèria.

A finals del 1989, un sector representatiu dels professors de les autoscoles dels Països Catalans va demanar a les respectives administracions que la formació vial, impartida per especialistes, fos matèria d'educació obligatòria en les escoles, seguint el més pur estil nord-americà. Allí,

en la majoria dels col·legis hi ha classes teòriques i pràctiques per als alumnes a partir dels 14 anys i als 16 no hi ha més DNI que la *driving-licence* que tots brandeixen orgullosos.

Els sectors interessats veuen difícil un canvi radical en el sistema d'ensenyament viari actual.

Segons el cap de l'Assessoria de l'Automobilista del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), Alfons Perona, "l'educació viària en les escoles no ha de ser cap *maria* i menys en una societat basada en la cultura del cotxe, que és un instrument que s'utilitza cada vegada més per desplaçar-se en les societats occidentals i la nostra no és cap excepció".

Frederic Rovira



El nou carnet tindrà un crèdit de 10 punts que s'aniran descomptant a mesura que els conductors cometin infraccions.

A CORENO